



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 184] दिल्ली, शुक्रवार, दिसम्बर 3, 2004/अग्रहायण 12, 1926

No. 184] DELHI, FRIDAY, DECEMBER 3, 2004/AGRAHAYANA 12, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 29 नवम्बर, 2004

सं. टीएमपी/78/2003-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, आरसीएचडब्ल्यू श्रमिकों को भुगतान किए गए वेतन बकाया की जहाजी कुलियों स्टीवेडोर्स से वसूली के लिए वर्तमान लेवी में संशोधन हेतु एनएमपीटी से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/78/2003 -एनएमपीटी

न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(नवम्बर 2004 के 18 वें दिन पारित)

यह प्रकरण पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों आरसीएचडब्ल्यू को 1 जनवरी 1998 से 31 अगस्त 2000 तक की अवधि के लिए भुगतान किए गए वेतन बकाया की जहाजी श्रमिकों (स्टीवेडोर्स) से वसूली के लिए वर्तमान लेवी में संशोधन के लिए न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1. एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं:
- न्यू मैंगलोर पोर्ट कार्गो हैंडलिंग वर्कर्स (रेम्यूलेशन एम्प्लायमेंट) स्कीम 1990 की धारा 24 के अनुसार इस योजना के अन्तर्गत श्रमिकों / कर्मचारियों को देय वेतन, भत्ते और प्रोत्साहन की वसूली स्टीवेडोर्स से की जानी है।
 - 1 जनवरी 1998 (पिछले प्रभाव से) लागू वेतन संशोधन का पालन करते हुए पत्तन ने आरसीएचडब्ल्यू के संशोधित वेतन, भत्ते और प्रोत्साहन, स्टीवेडोर्स से, सितम्बर 2000 और इसके आगे से वसूल किए थे। 1 जनवरी 1998 से 31 अगस्त 2000 तक की अवधि के लिए वेतनादि के बकाया का हालांकि भुगतान कर दिया गया है किन्तु इनकी स्टीवेडोर्स से अभी तक वसूली नहीं हो पाई है।
 - सांविधिक लेखा परीक्षा ने इस बिन्दु पर आपत्ति उठाई है। तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय ने इस लेखा परीक्षा आपत्ति की जांच करने पर पत्तन को निदेश दिया था कि वह स्टीवेडोर्स से वेतनादि का बकाया वसूल करे।
 - 1 जनवरी 1998 से अगस्त 2000 तक की अवधि के लिए स्टीवेडोर्स से वसूला जाने वाला अन्तरीय वेतन (डिफरेन्शियल वेजेज) 1.97 करोड़ रुपये था। (बाद में, भुगतान किए गए बकाया की ठीक-ठीक राशि रु. 1,97,47,611.60 बताई गई है)।

- (v) जब तक 1.97 करोड़ रुपयों के अंतर की वसूली नहीं हो जाती तब तक सामान्य कार्गो और बल्क कार्गो के लिए (कन्टेनर कार्गो को छोड़कर) बुक किए गए सभी गैंगों पर वर्तमान लेवी को 5% बढ़ाने का प्रस्ताव किया है।
- (vi) जैसाकि कन्टेनर-यातायात अभी आरम्भिक अवस्था में है, एक विशेष भास्तव के रूप में, कन्टेनर प्रहस्तन पर लेवी में वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- (vii) कन्टेनर प्रहस्तन के अलावा सामान्य कार्गो और बल्क कार्गो के लिए आरसीएचडब्ल्यू के जरिए बुक किए गए सभी गैंगों पर वर्तमान लेवी और प्रस्तावित लेवी सारणीबद्ध रूप में नीचे दिया गया है:

क्रम सं.	विवरण	वर्तमान संबंधित श्रमिक के मूल वेतन पर लेवी की प्रतिशतता %	प्रस्तावित श्रमिक के मूल वेतन पर लेवी का %
(i).	8 या उससे अधिक हेच श्रमिकों वाले गैंग और उनके अनुरूप कार्गो उतारने/चढ़ाने के लिए तटीय गैंग	200%	210%
(ii).	8 से कम हेच श्रमिकों वाले अन्य सभी गैंग और उनके अनुरूप तटीय गैंग	250%	263%
(iii)	पारगमन शैड, स्टेक यार्ड, ओपन स्टेक्यार्ड इत्यादि से (सामान) उतारना जैसे सभी अन्य पत्तन में कार्गो प्रहस्तन प्रवालन	250%	263%

- (viii) प्रस्ताव को एनएमपीटी के न्यासी मंडल ने 1 सितम्बर 2003 को हुई अपनी बैठक में स्वीकृति प्रदान की थी और लेवी अनन्तिम रूप से 1 अक्टूबर 2003 से एकत्रित की जा रही है। इसलिए, इसने प्रस्ताव को पिछले प्रभाव 1 अक्टूबर 2003 से अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है।
- (ix) यह संशोधन केवल एक अस्थाई व्यवस्था है और एक बार समुचित अवधि के (वेतनादि के) बकाया स्टीवेडरों से पूरी तरह वसूल हो जाए तो यह व्यवस्था बंद हो जाएगी।

3.1. इस प्रस्ताव की एक-एक प्रति संबंधित उपयोगकर्ताओं / पत्तन उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणी के लिए भेजी गई थीं।

3.2. उपरोक्त उपयोगकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपूरक सूचना के रूप में भेज दी गई थीं।

4.1. प्रस्ताव की प्रारम्भिक जांच पड़ताल के आधार पर, एनएमपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी से अनुरोध किया था कि वह सांविधिक लेखा परीक्षकों द्वारा की गई प्रेक्षाओं की एक प्रति और इस विषय में तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त पत्र की एक प्रति भेजे। अन्य सूचनाएँ मांगने के साथ-साथ एनएमपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह इस बात की जाँच करे कि क्या इस देयता की पूर्ति संचित कोणों / निधियों से की जा सकती है और वह, इसे मूल प्रशुल्क में विलय करे बिना अलग से विशेष दर प्रस्तावित करे।

- 4.2. एनएमपीटी ने हमारे प्रश्नों का उत्तर दिया है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई समुचित सूचना में कुछ संक्षेप में नीचे दी गई हैं:
- (i) एआरसीएचडब्ल्यू संघर्ष के संदर्भ से, स्टीवेडरों से जनवरी 1998 से अगस्त 2000 तक अवधि के लिए वेतनादि के बकाया की गैर-वसूली के विषय में सांविधिक लेखा परीक्षकों द्वारा की गई प्रेक्षाओं की एक प्रति और इस मास्ते में कार्रवाई करने के लिए पत्तन को परामर्श देने वाले, तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी पत्र की प्रतिमां प्रस्तुत कर दी गई हैं।
 - (ii) आरसीएचडब्ल्यू की संवित निधि / अतिरिक्त धन राशि और ब्याज की आय जनवरी 1998 से अगस्त 2000 तक अवधि के लिए आरसीएचडब्ल्यू श्रमिकों को वेतनादि का बकाया चुकाने के लिए उपलब्ध नहीं है। प्रस्तुत की गई स्थिति दिखाती है कि यह गतिविधि, अधिकतर, अन्य गतिविधियों से प्राप्त आर्थिक सहायता(क्रॉस सब्सिडी) पर निर्भर सम्पूर्ण बकाया राशि की वसूली करने के लिए आवश्यक समय-सीमा दर्शाई नहीं जा सकती व्यक्तिक यह यातायात की मात्रा पर निर्भर तथापि उसने यह आश्वासन दिया है कि स्टीवेडरों से बढ़ी हुई लेवी एकत्रित करने के नियमित प्रबोधन के लिए एक यंत्रणा / प्रणाली होगी ताकि जैसे ही इस पूरी राशि का संग्रहपूर्ण होता है वैसे ही इस व्यवस्था को रोक दिया जाए।
 - (iii) (iv) लेखा परीक्षा के प्रधान निदेशक (आर्थिक एव सेवा मंत्रालय) द्वारा, एक समुचित समय सीमा में स्टीवेडरों से वेतनादि के बकाया की वसूली को तेज करने के लिए अन्य मार्गों की खोज करने के लिए दिए गए एक अन्य सुझाव के अनुपालन में स्टीवेडरों और सी एंड एफ एजेन्टों के साथ विचार विमर्श किया गया था। तब वे प्रचलित लेवी में पहले प्रस्तावित 5% की वृद्धि की तुलना में इस वृद्धि को 7.5% करने के लिए सहमत हो गए थे।

तदनुसार, आरसीएचडब्ल्यू संकेत के माध्यम से दुक किए गए सभी गैंगों पर संशोधित लेवी निम्नानुसार प्रस्तावित है:-

क्रम सं.	विवरण	संबंधित श्रमिकों के मूल वेतन पर प्रस्तावित संशोधित प्रतिशतता %
(i).	8 या उससे अधिक हैव श्रमिकों वाले गैंग और उनके अनुरूप कार्गो उतारने/चढ़ाने के लिए तटीय गैंग	215%
(ii).	8 से कम हैव श्रमिकों वाले अन्य सभी गैंग और उनके अनुरूप तटीय गैंग	270%
(iii)	पारगमन शैड, स्टैक यार्ड, ओपन स्टैकयार्ड इत्यादि से (सामान) उतारना जैसे सभी अन्य पत्तन में कार्गो प्रहस्तन प्रचालन	270%

न्यासी मंडल ने 28 मई 2004 को हुई अपनी बैठक में संशोधित लेवी को, अनन्तिम रूप से, 1 जून 2004 से 1.97 करोड़ रुपयों की वसूली पूरी होने तक अपनी स्वीकृति प्रदान कर दी।

(v) इस परिणेश में, इसने अनुरोध किया है कि पूर्ववर्ती प्रस्तावित लेवी को पिछले प्रभाव 1.10.2003 से प्रभावी किया जाए और प्रस्तावित संशोधित लेवी को, पत्तन द्वारा दरों के अनन्तिम कार्यान्वयन के अनुरूप 1.6.2004 से स्वीकृति प्रदान की जाए।

5. इस प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई 8 सितम्बर 2004 को एनएमपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में एनएमपीटी और उपभोक्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सारांश सम्बद्ध पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वैबसाइट www.tariffauthority.org पर उपलब्ध हैं।

7. इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थित उभरती है:

- (i) यह प्रस्ताव, पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों (आरसीएचडब्ल्यू) को 1 जनवरी 1998 से 31 अगस्त 2000 तक भुगतान किए गए वेतनादि के बकाया की स्टीवेडरों से गैर-वसूली के बारे में सांविधिक लेखा परीक्षकों द्वारा उठाई गई आपत्ति के परिणेश में तैयार किया गया है। यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन और गोदी श्रमिकों के लिए 1 जनवरी 1998 से लागू होने वाला वेतन समझौता प्रमुख पत्तन न्यासों में वर्ष 2000 में कियान्वित किया गया था। इस मद में एनएमपीटी के सम्बद्ध श्रमिकों को भुगतान किए गए बकाया की राशि 1.97 करोड़ रुपये होती है। तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय ने, सांविधिक लेखा परीक्षकों द्वारा उठाई गई आपत्ति के संदर्भ में, पत्तन को कार्रवाई आरम्भ करने की सलाह दी है।
- (ii) एनएमपीटी को वर्तमान लेवी-संरचना को इस प्राधिकरण द्वारा 1 नवम्बर 2003 के भावी प्रभाव से अनुमोदन प्रदान किया गया था। वार्तव में संशोधित वेतन संरचना के मद्देन नजर लेवी की उस समय प्रचलित दरें 1 नवम्बर 2000 से कम की गई थीं। इस संशोधित वेतन संरचना ने वह आधार बढ़ा दिया है जिस पर लेवी लगाई गई थी। पत्तन ने 1 जनवरी 1998 से 31 अक्टूबर 2000 तक संशोधित बिल बनाने के लिए प्रस्ताव नहीं किया था। किन्तु यह अब, लेखा परीक्षा की प्रेक्षाओं / आपत्तियों की दृष्टि से, वेतनादि के बकाया की वसूली का प्रस्ताव करता है।
- (iii) इस प्राधिकरण ने पहले ही यह निर्णय लिया हुआ है कि प्रशुल्क निर्धारण के समय, वेतन / पेंशन के बकाया, रवैच्छ्य सेवा निवृत्ति योजना संबंधी क्षतिपूर्ति और पिछली देनदारी के लिए पेंशन निधि में अंशदान जैसे एक बार के ब्याय, ग्राह्य लागत के रूप में अनुमत नहीं होते। यदि यह पाया जाता है कि संवित अतिरिक्त राशियाँ / कोष पर्याप्त रूप से उनको नहीं समेट सकते या किसी अन्य समुचित कारण से, इस तरह की देनदारियों को निबटाने के लिए एक सीमित अवधि के लिए विशेष दर निर्धारित की जाए। यह सिद्धांत कोलकाता पत्तन न्यास में वेतन और पेंशन के बकाया की वसूली के लिए और मुंबई पत्तन न्यास में सुपरवाइजरी कम्चारियों आदि से संबंधित वेतन बकाया की देनदारियाँ भुगतने के लिए अपनाया गया है। तूतिकोरिन पत्तन न्यास में भी एक विशेषदर पूंजीगत तलकर्षण के लिए प्राप्त विदेशी मुद्रा ऋण की सेवा करने के लिए लगाई गई थी।
- (iv) प्रस्तुत की गई एक विशिष्ट शंका के उत्तर में एनएमपीटी ने बताया कि संचित कोष / अतिरिक्त राशियाँ, आरसीएचडब्ल्यू पर ब्याज इस देनदारी का भुगतान करने के लिए पर्याप्त नहीं है। ध्यान देने योग्य बात है कि आरसीएचडब्ल्यू एनएमपीटी में एक अलग गतिविधि है और बड़े पैमाने पर अन्य गतिविधियों से प्राप्त आर्थिक सहायता पर निर्भर करता है। इसलिए पिछली संविधित, बचाकर रखी हुई कमाई का तो प्रश्न ही नहीं पैदा होता। ऐसी स्थिति में, अन्य महापत्तनों में पहले से लागू किए गए सिद्धांत के अनुरूप यह प्राधिकरण, वेतनादि बकाया की देनदारियाँ निबटाने के लिए एक विशेष दर निर्धारित करने के लिए प्रवृत्त है। यह विशेष दर, मूल लेवी में सम्मिलित किए बिना प्रशुल्क की एक अलग मद होगी। एनएमपीटी ने वर्तमान लेवी में 1 अक्टूबर 2003 में 5% और 1 जून 2004 से 7.5% बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। लेवी में यह वृद्धि केवल सामान्य कार्गो और बल्कि कार्गो के लिए है। पत्तन ने यह वृद्धि कन्टेनरों के विषय में प्रस्तावित नहीं की है क्योंकि कन्टेनर-यातायात अभी अपनी बढ़वार के शैशव में ही है। एसोसिएशन ऑफ न्यू मैगलोर पोर्ट स्टीवेडोर्स और कनारा चैम्बर ऑफ कामर्स अंड इंडस्ट्री को एनएमपीटी के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं है। चूंकि यह एक परस्पर सहमति वाला प्रस्ताव है, यह प्राधिकरण

एनएमपीटी के प्रस्ताव को स्वीकृत करने के लिए प्रवृत्त है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, प्रशुल्क में एक मुश्त देनदारी के स्थायी हो जाने की समावना से बचने के लिए इस वृद्धि को वर्तमान लेवी संरचना में नहीं दिया जाना चाहिए। विशेष दर, सामान्य कार्गो और बल्कि कार्गो के प्रहस्तन के लिए लगाए गए आरसीएचडब्ल्यू (श्रमिकों) के मूल वेतनादि पर लगाया जाना चाहिए। सामान्य लेवी में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि की मात्रा विशेष दर निर्धारित करने के लिए कायम रखी गई है।

(v) एनएमपीटी ने बताया है कि इसने वर्तमान लेवी में प्रस्तावित 5% की वृद्धि को 1 अक्टूबर 2003 से अनन्तिम रूप से लागू कर दिया है। तत्पश्चात्, वसूली प्रक्रिया को तेज करने के लिए लेखा परीक्षा के प्रधान निदेशक की सलाह को ध्यान में रखते हुए लेवी को इसके पहले प्रस्तावित स्तर 5% से बढ़ाकर 7.5% कर दिया गया है। संशोधित पत्तन द्वारा 1 जून 2004 से लागू कर दी गई है।

यहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि इस प्राधिकरण से स्वीकृति प्राप्त किए बिना अनन्तिम दर निर्धारित की पत्तन के पास कोई सांविधिक शक्तियाँ नहीं हैं। पत्तन ने ऐसी कोई भी असाधारण स्थिति नहीं स्पष्ट की है जिसके कारण उसे, इस प्राधिकरण की स्वीकृति लिए बिना, 5% की प्रस्तावित वृद्धि 1 अक्टूबर 2003 से लागू करने की आवश्यकता भहसूस है। अपने ही स्तर पर अनन्तिम दर लगाने की एनएमपीटी की कार्रवाई एक गंभीर कमी है जो, प्राधिकरण से पूर्व व्यापी प्रभाव से अनु समर्थन मांगकर सुधारा जाना है। इस प्रकरण में एनएचपीटी की कार्रवाई स्वीकार्य नहीं है।

पत्तन ने हमारे कुछ प्रश्नों की ओर ध्यान देने और अपने रिकार्ड में सरलता से उपलब्ध कुछ सूचनाएँ प्रस्तुत करने में लगभग 7 माह की असाधारण देरी कर दी। हो सकता है अनन्तिम दर के प्रचालन में आ जाने के कारण, इस प्रकरण को यथाशीघ्र निपटाने की (पत्तन की) आतुरता ठंडी पड़ गई हो। चूंकि अनन्तिम प्रभाव एनएमपीटी द्वारा प्राप्त किए जा रहे हैं और उपयोगकर्ताओं को भी इस व्यवस्था के पर कोई आपत्ति नहीं है, यह प्राधिकरण पूर्व व्यापी प्रभाव से अनुमोदन के लिए एनएमपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार करता है।

पिछले प्रभाव से प्रदत्त स्वीकृति को एनएमपीटी द्वारा की गई इस कार्रवाई का अनुसमर्थन न भान लिया जाए। एनएमपीटी को सख्त हिदायत दी जाती है कि जब तक विशेष रूप से स्वीकृत न की जाए या इस प्राधिकरण द्वारा इसके लिए शक्ति न प्रदान की जाए तब तक वह अपनी तरफ से कोई प्रशुल्क व्यवस्था लागू न करे। एनएमपीटी द्वारा की गई चूंकि इस बार तो क्षमा किया जाता है किन्तु ऐसा (अनधिकृत) कार्रवाई को गंभीरता से लिया जा सकता था। हम प्रभारों की वसूली के लिए सहमत होने से इन्कार कर सकते थे।

(vi) एनएमपीटी से यह अपेक्षा है कि वह वसूली के प्रबोधन के लिए इस विशेष दर की मद में एक अलग खाता कायम करे और वसूली पूरी होते ही लेवी को रोक दे। जैसाकि एनएमपीटी ने बढ़ी हुई दर से लेवी की वसूली लागू कर दी है तो उसे अभी तक इस मद में एकत्रित राशि और भविष्य में एकत्रित की जाने वाली राशि इस अलग खाते में अन्तरित कर देनी चाहिए। पत्तन द्वारा रु. 1,97,47,611.60 की देनदारी एक बार पूरी तरह से वसूल हो जाने पर विशेष लगाने के लिए दी गई स्वीकृति अपने आप सामाजिक हो जाएगी। एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि वह प्रत्येक वित्त वर्ष के अंत में इस प्राधिकरण को इस विशेष दर से एकत्रित किए गए धन की मात्रा सूचित करता रहे।

(vii) इस प्राधिकरण द्वारा वर्तमान लेवी संरचना को 31 जनवरी 2002 तक वैध स्वीकृत किया गया था। एनएमपीटी ने वर्तमान लेवी को विस्तार प्रदान करने के लिए अनेक बार अनुरोध किया किन्तु लेवी संरचना की व्यापक समीक्षा के लिए (पत्तन की ओर से) अभी तक कोई प्रत्यावर्त नहीं आया है।

एनएमपीटी को ऐसा एक प्रस्ताव अधिकतम 31 मार्च 2005 तक प्रस्तुत करने की सलाह दी जाती है।

8. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण एनएमपीटी के दरमान के अध्याय VIII- रजिस्टर्ड कार्गो हैंडलिंग विंग / पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन स्वरूप के लेवी प्रभाव के अन्तर्गत निम्नलिखित अनुसूची शामिल करने की अनुमति प्रदान करता है:

आरसीएचडब्ल्यू के माध्यम से बुक किए गए संबंधित श्रमिक के मूल वेतन पर प्रतिशतता के रूप में विशेष लेवी की अधिकतम दरें

क्रम सं.	विवरण	1 अक्टूबर 2003 से 31 मई 2004 तक की अवधि के लिए	1 जून 2004 से आगे प्रभावी
(i).	8 या उससे अधिक हैच श्रमिकों वाले गेंगे और कार्गो उतारने/चढ़ाने के लिएउनके अनुरूप तटीय गेंगे	10%	15%
(ii).	8 से कम हैच श्रमिकों वाले अन्य सभी गेंगे और उनके अनुरूप तटीय गेंगे	13%	20%
(iii)	पारगमन शैड, स्टैक यांड, ओपन स्टैकयांड इत्यादि से (सामान) उतारना जैसे सभी अन्य पत्तन में कार्गो प्रहस्तन प्रचालन	13%	20%

नोट :

- (i) ऊपर निर्धारित की गई विशेष लेवी, केंटनर प्रहरस्तन के अलावा सामान्य कार्गो और बल्क कार्गो के लिए आरसीएचडब्ल्यू श्रमिकों को लगाए जाने वाली सामान्य लेवी के अलावा वसूली जायेगी।
- (ii) एक बार वेतनादि के बकाया की रु. 1,97,47,611.60 की देनदारी इस लेवी के जरिए पत्तन द्वारा पूरी तरह से वसूल हो जाने पर यह विशेष दर प्रवालन-रत रहने से अपने आप रुक जाएगी।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/04-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 29th November, 2004

No. TAMP/78/2003-NMPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the NMPT for revision of the existing levy to recover wage arrears paid to the RCHW workers from the stevedores as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/78/2003-NMPT

The New Mangalore Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 18th day of November 2004)

This case relates to a proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for revision of the existing levy to recover wage arrears paid to the Registered Cargo Handling Workers (RCHW) for the period 1 January 1998 to 31 August 2000 from the stevedores.

- 2.1. The NMPT has made the following main points in its proposal:
- (i). As per Section 24 of the New Mangalore Port Cargo Handling Workers (Regulation Employment) Scheme 1990, the wages, allowances and incentives payable to the workers/staff under this scheme are to be recovered from the stevedores.
 - (ii). In pursuance of the wage revision effected (retrospectively) from 1 January 1998, the port collected revised wages, allowances and incentives with respect to the RCHW from the stevedores from September 2000 onwards. For the period 1 January 1998 to 31 August 2000, the same was not recovered from the stevedores though the port has already paid the arrears of the wages.
 - (iii). The Statutory Audit has raised an objection on this point. The (then) Ministry of Shipping on examination of this audit objection has directed the port to recover the wage arrears from the stevedores.
 - (iv). The differential wages to be recovered from the stevedores for the period 1 January 1998 to August 2000 amounts to Rs.1.97 crores. (Subsequently, the exact quantum of arrears paid has been indicated as Rs. 1,97,47,611.60).
 - (v). Based on discussions with the stevedores on this issue, it has proposed to increase the existing levy by 5% on all gangs booked for general cargo and bulk cargo (excluding container handling) till the differential of Rs.1.97 crores is recovered.
 - (vi). The increase in levy is not proposed for container handling as a special case as the container traffic is at the take-off stage.

3584 GI/04-2

- (vii). The existing levy vis-à-vis the proposed levy on all gangs booked through RCHW for general cargo and bulk cargo, except for container handling is tabulated below:-

Sl. No.	Particulars	Existing (Percentage of levy on the basic wages of the worker concerned)	Proposed (Percentage of levy on the basic wages of the worker concerned)
(i).	All gangs consisting of 8 or more Hatch workers and its corresponding shore gangs for discharge /loading of cargo.	200%	210%
(ii).	All other gangs consisting of less than 8 Hatch workers and its corresponding shore gangs.	250%	263%
(iii).	All other cargo handling operation in the Port like unloading from transit shed, stack yard, open stack yard, etc.	250%	263%

- (viii). The proposal was approved by the Board of Trustees of the NMPT in its meeting held on 1 September 2003 and levy is being collected provisionally from 1 October 2003. It has, therefore, requested to approve the proposal retrospectively from 1 October 2003.
- (ix). This revision is only a temporary arrangement and will be discontinued once the arrears for the relevant period are fully recovered from the stevedores.

3.1. A copy of the proposal was forwarded to the concerned users / representative bodies of port users for their comments.

3.2. The comments received from the above users were forwarded to the NMPT as feedback information.

4.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the NMPT was requested to furnish additional information / clarification on various. The NMPT was advised to forward a copy of the observation made by the Statutory Auditors and a copy of the letter received from the (then) Ministry of Shipping (MOS) in this regard. The NMPT was also requested to examine whether this liability can be met from the accumulated reserves/ surplus and to propose a special rate separately without merging it with the basic tariff apart from seeking the other information.

4.2. The NMPT has responded to our queries. Some of the relevant information furnished by the NMPT are summarised below:

- (i). A copy of the observation made by the Statutory Auditors about non-recovery of wages arrears from the stevedores with reference to RCHW wing for the period January 1998 to August 2000 and copies of letter issued by the (then) MOS advising the port to initiate action in this matter have been furnished.
- (ii). Accumulated reserves/ surplus and interest income of the RCHW are not available to meet the wage arrears paid to RCHW workers for the period January 1998 to August 2000. The position furnished shows that this activity depends on large cross-subsidy.
- (iii). The time frame required to recover the entire outstanding amount cannot be indicated since it will depend on the traffic volume. It has, however, assured that there will be a regularly monitoring mechanism of the increased levy collected from the stevedores so that the same can be discontinued once the entire outstanding amount is collected from the stevedores.

(iv). In pursuance of a further suggestion made by the Principle Director of Audit (Economic and Service Ministry) to explore other avenues to speed up the process of recovery of wage arrears from stevedores within a reasonable time level, discussions were held with Stevedores and C&F Agents when they agreed for an increase in the existing levy from earlier proposed level of 5% to 7.5%.

Accordingly, the revised levy proposed on all gangs booked through RCHW wing is as follows:

Sl. No.	Particulars	Revised proposed Percentage of levy on the basic wages of the worker concerned
(i).	All gangs consisting of 8 or more Hatch workers and its corresponding shore gangs for discharge /loading of cargo.	215%
(ii).	All other gangs consisting of less than 8 Hatch workers and its corresponding shore gangs.	270%
(iii).	All other cargo handling operation in the Port like unloading from transit shed, stack yard, open stack yard, etc.	270%

The Board of Trustees in its meeting held on 28 May 2004 has accorded approval to the revised levy provisionally w.e.f. 1 June 2004 until recovery of Rs. 1.97 crores.

(v). In this backdrop, it has requested that the earlier proposed levy may be made effective retrospectively from 1.10.2003 and the revised proposed levy may be approved w.e.f. 1.6.2004 in line with provisional implementation of rates by the port.

5. A joint hearing in this case was held on 8 September 2004 at the NMPT premises. At the joint hearing, the NMPT and the users have made their submissions.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). This proposal has been made in the backdrop of an objection raised by the Statutory Auditors about non recovery of the arrears of wages of the Registered Cargo Handling Workers (RCHW) for the period 1 January 1998 to 31 August 2000 from the stevedores. It is noteworthy that wage settlement for Port & Dock Workers w.e.f. 1 January 1998 was implemented at the major port trusts in the year 2000. The arrears on this account paid to the concerned workers at the NMPT amount to Rs.1.97 crores. The (then) Ministry of Shipping has also advised the port to initiate action with reference to the objection raised by the Statutory Auditor.

(ii). The existing levy structure at NMPT was approved by this Authority for prospective implementation from 1 November 2000. In fact, the then prevailing rates of levy were reduced w.e.f. November 2000 in view of the revised wage structure which increased the base on which levy was charged. The port did not propose to revise billing for the period from 1 January 1998 to 31 October 2000. But now it proposes to recover arrears of wages in view of the Audit observations.

- (iii). This Authority has already taken a decision that one time expenses like arrears of wages/pension, VRS compensation and contribution to pension fund for past liability, etc., will not be allowed as admissible cost while determining the tariff. If it is found that the accumulated surpluses/ reserves made cannot adequately cover them or for any justifiable reasons, a special rate for a limited period may be prescribed to meet such liabilities. This approach has been adopted at Kolkata Port Trust for recovery of arrears of salary and pension and at Mumbai Port Trust to meet the liability of wage arrears relating to supervisory staff, etc. Even at the Tuticorin Port Trust a special rate was prescribed for servicing the foreign currency loan availed for capital dredging.

To a specific query posed, the NMPT has reported that accumulated reserves/ surplus, interest on RCHW are not adequate to meet this liability. It is noteworthy that RCHW is a separate activity at NMPT and it depends on large scale cross-subsidisation from other activities. The question of past accumulated retained earning does not, therefore, arise. That being so, in line with the principle already applied at the other major ports, this Authority is inclined to prescribe a special rate of levy to meet the wage arrears liability which will be a separate item of tariff without getting subsumed in the basic levy.

- (iv). The NMPT has proposed an increase of 5% in the existing levy w.e.f. 1 October 2003 and 7.5% w.e.f. 1 June 2004. The increase in the levy is proposed only for general and bulk cargo. The port has not proposed any increase in respect of containers since container traffic is still in the infant stage of growth. The Association of New Mangalore Port Stevedores and the Kanara Chamber of Commerce and Industry have no objection on the NMPT proposal. Since it is a mutually agreed proposal, this Authority is inclined to approve the NMPT proposal. As mentioned earlier, the increase should not be given in the existing levy structure to avoid the possibility of perpetuating the one time liability in the tariff. The special rate should be levied on the basic wages of the RCHW deployed for handling general and bulk cargo. The quantum of increase proposed by NMPT in the general levy is maintained for prescribing the special rate.
- (v). The NMPT has reported that it has provisionally implemented the proposed increase of 5% in the existing levy w.e.f. 1 October 2003. Subsequently, in view of the advice of Principal Director of Audit to speed up the recovery process, the levy has been increased to 7.5% from the earlier proposed level of 5%. The revised levy has also been implemented by the port from 1 June 2004.

It is relevant to mention here that the port has no statutory powers to prescribe a provisional rate without obtaining approval of this Authority. The port has not explained any extraordinary circumstances warranting implementation of the proposed increase of 5% w.e.f. 1 October 2003 without the approval of this Authority. The action of the NMPT to levy provisional rate on its own is a serious lapse which is sought to be rectified now by seeking retrospective ratification from this Authority. The action of NMPT in this case is not acceptable.

There was an inordinate delay of almost seven months for the port to respond to our queries and furnish some easily available information from its record. This may be possibly due to the operation of the provisional charge which might have damped the sense of urgency to settle this case at an early date. Since the provisional charges are being recovered by the NMPT, and the users have also agreed to this arrangement this Authority accepts the proposal of the NMPT for a retrospective approval.

The retrospective approval accorded should not be taken to mean as ratification of the actions of NMPT. The NMPT is strongly advised not to introduce any tariff arrangement suo motu unless specifically approved or empowered by this Authority. The lapse on part of NMPT in this case is condoned this time but such (unauthorised) action could have been viewed seriously. We could have refused to agree to recovery of charges.

The retrospective approval accorded should not be taken to mean as ratification of the actions of NMPT. The NMPT is strongly advised not to induce any tariff arrangement suo motu unless specifically approved or empowered by this Authority. The lapse on part of NMPT in this case is condoned this time but such (unauthorised) action could have been viewed seriously. We could have refused to agree to recovery of charges.

- (vi). The NMPT is required to maintain a separate accounts towards this special rate of levy to monitor the recovery and to discontinue the levy once it is recovered. Since the NMPT has already implemented the increase charges, the amount collected so far as well as the collection to be made in future from the special rate approved now should be transferred to this separate account. The approval to levy the special rate will automatically cease to exist once the liability of Rs.1,97,47,611.60 is fully recovered by the port. The NMPT is advised to keep this Authority informed at the end of every financial year about the quantum of collections made from the special rate.
- (vii). The existing levy structure was approved by this Authority with a validity till 31 January 2002. The NMPT has requested for extension of the existing levy a couple of times but, no proposal has been filed so far for a comprehensive review of the levy structure. The NMPT is advised to file such a proposal latest by 31 March 2005.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves insertion of the following schedule in the Scale of Rates of the NMPT under Chapter VIII – Levy charges of Registered Cargo Handling Wing:

Ceiling rates of Special levy as a percentage on the basic wages of the concerned worker booked through RCHW

Sl. No.	Particulars	For the period 1 October 2003 to 31 May 2004	With effect from 1 June 2004
(i).	All gangs consisting of 8 or more Hatch workers and its corresponding shore gangs for discharge /loading of cargo.	10%	15%
(ii).	All other gangs consisting of less than 8 Hatch workers and its corresponding shore gangs.	13%	20%
(iii).	All other cargo handling operation in the Port like unloading from transit shed, stack yard, open stack yard, etc.	13%	20%

- Notes: (i). The special levy prescribed above will be levied in addition to the normal levy for deployment of RCHW workers for general cargo and bulk cargo except for container handling.
- (ii). The special levy will automatically cease to be in operation once the wage arrears liability of Rs. 1,97,47,611.60 is fully recovered by the port through this levy."

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[Advt./III/IV/143/04-Exty.]

3584 GI|04-3